

# L'ARBITRATO QUALE RISOLUZIONE ALTERNATIVA DELLE CONTROVERSIE IN AMBITO MARITTIMO

di ALFONSO MIGNONE\*

Arbitro della Sezione Diritto Internazionale, Diritto del Commercio Internazionale, Diritto dell'Unione Europea



L'arbitrato marittimo per taluni aspetti rappresenta una *species* settoriale rispetto al *genus* dell'arbitrato commerciale internazionale, poiché da esso trae la propria disciplina giuridica, trovando applicazione anche in materia marittima sia la Convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere del 1958 che la Convenzione europea sull'arbitrato commerciale internazionale del 1961.

Per via della transnazionalità dei rapporti giuridici e delle relative controversie la disciplina dell'arbitrato marittimo si fonda, in generale, sull'insieme delle fonti normative e pattizie che regolano l'arbitrato internazionale ed, in particolare, su quelle speciali proprie di tale settore ossia principi speciali convogliati nel diritto dei trasporti e del commercio internazionale frutto di regole materiali uniformi maturate nel corso di una plurisecolare esperienza mercantile applicate ovunque dagli operatori dello *shipping* anche prescindendo dalle singole legislazioni nazionali.

L'autonomia del diritto marittimo - dovuta alla sua uniformità di applicazione internazionale - è alla base dell'applicazione degli arbitrati in materia commerciale marittima.

Un altro aspetto peculiare dell'arbitrato marittimo rispetto all'arbitrato commerciale è il particolare collegamento tra la *res litigiosa* e la nave. Infatti suole definirsi "marittimo" un arbitrato "*if in some way involves a ship*" laddove proprio la nave costituisce al contempo il mezzo e la causa delle operazioni negoziali e dei rapporti giuridici che possono insorgere in una controversia di questo tipo.

Il procedimento arbitrale consente agli operatori commerciali di sottrarsi alle conseguenze deleterie di alcune caratteristiche strutturali dei tribunali nazionali considerate confliggenti con le esigenze del mondo degli affari, al punto che taluno ha affermato che la diffusione delle clausole compromissorie rappresenta, almeno in parte, l'emblema dell'inadeguatezza del sistema di giustizia statale.

Occorre tener presente che nonostante la vocazione marittima del nostro Paese non esistono Giudici specializzati né è presente il Diritto della Navigazione e dei Trasporti tra le materie oggetto della preparazione al Concorso in Magistratura!

La situazione paradossale in cui versa, sotto questo aspetto, il nostro Paese non è l'unica.

Infatti la maggior parte degli Stati (fanno eccezione l'Inghilterra, l'Australia e la Cina che hanno istituito tribunali specializzati marittimi) è infatti priva di organi statali specializzati per la risoluzione delle controversie marittime per cui si palesa il rischio che i giudici investiti della controversia siano privi della preparazione tecnica necessaria alla risoluzione di questioni di diritto marittimo.

In materia di fonti dell'arbitrato marittimo vanno menzionate, innanzitutto le convenzioni internazionali uniformi in materia quali:

a) la Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sulla competenza civile in materia di urto tra navi in cui si prevede l'arbitrato come deroga pattizia alla giurisdizione all'art. 2;

- b) la Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sull'unificazione di alcune regole nel sequestro conservativo di navi all'art. 7, comma 3, stabilisce un termine per iniziare il procedimento arbitrale se il tribunale nella cui giurisdizione è stata sequestrata la nave non sia competente e le parti hanno inserito la clausola di deroga alla giurisdizione;
- c) la Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto marittimo dei passeggeri e dei loro bagagli in cui all'art. 17, comma 2 è riconosciuta espressamente la possibilità alle parti di deferire ad arbitrato le loro controversie (non ratificata dall'Italia ma confluita nel Regolamento (CE) n. 392/2009 in materia di responsabilità dei vettori che trasportano i passeggeri via mare);
- d) le *Hamburg Rules* del 1978 (non ratificate dall'Italia);
- e) la Convenzione di Londra del 28 aprile 1989 sul soccorso in mare che, all'art. 23, fa cenno della prescrizione in materia arbitrale e all'art. 27 è contenuta un'esortazione a ricorrere allo strumento arbitrale;
- f) le *Rotterdam Rules* del 2009 (non ratificate dall'Italia).

Considerata l'affinità con la materia marittima non si può non fare cenno alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale che all'art. 34 in materia di trasporto di merci menziona la possibilità di risoluzione delle controversie tramite arbitrato richiamando i criteri di cui all'art. 33 circa la giurisdizione.

Non è certamente trascurabile l'applicazione dell'arbitrato al mondo dello *yachting*, fenomeno già ampiamente diffuso sia in ambito internazionale, dove è sempre più frequente la previsione di un arbitrato, all'interno dei formulari e contratti maggiormente utilizzati, sia sul piano nazionale, dove, anche se in misura inferiore rispetto che all'estero, il ricorso all'arbitrato è molto praticato soprattutto con riguardo al settore della compravendita o costruzione di *megayachts* o nei formulari di utilizzazione commerciale dei medesimi (*time charter, voyage charter, cabin charter, boat & breakfast, ristoboat* ecc.).

Quanto alle fonti interne è superfluo ricordare che l'arbitrato trova la sua disciplina negli articoli 806 e ss. del codice di procedura civile modificati dalla legge n. 25/1994 e poi

successivamente dal Decreto Legislativo n. 40/2006. Nulla, però, è dettato in materia di arbitrato marittimo e occorre risalire alla disciplina contenuta nei regolamenti delle sezioni marittime delle camere arbitrali istituite presso le Camere di Commercio in virtù del combinato disposto di cui all'art. 832 c.p.c., novellato dal D.Lgs. n. 40/2006, (c.d. arbitrato "amministrato") e della Legge n. 580/1993.

Altre fonti internazionali ma di carattere pattizio (ossia vincolanti solo per le Parti) sono:

b) UNCITRAL *Arbitration Rules* del 1976 (elaborate dalle Nazioni Unite) in cui l'arbitrato marittimo è utilizzato per dirimere le controversie in materia di trasporto internazionale secondo la *Model Law* generale.

c) ICC *Arbitration Rules* dell'*International Chamber of Commerce* (ultima edizione 2017)

Ivi il progetto di arbitrato marittimo amministrato (fallito per lo scarso ricorso da parte degli operatori di settore) intendeva istituire uno strumento di risoluzione delle controversie efficiente e uniforme, alternativo al ricorso ai centri arbitrali esistenti e conforme alle esigenze dell'industria dello *shipping*.

Modellato sulle *Rules of Arbitration* ordinarie dell'ICC ed amministrato dall'*International Maritime Arbitration Organization* (IMAO) aveva l'obiettivo di garantire al procedimento arbitrale marittimo maggiore flessibilità rispetto a quello ordinario, accordando alle parti più ampie prerogative, tra cui la facoltà di derogare alle norme del regolamento anche in materia procedurale, nonché il potere di stabilire il luogo dell'arbitrato, la legge applicabile al merito del procedimento, il numero degli arbitri e la lingua della procedura.

Altra fonte si rinviene nella prassi degli operatori marittimi che utilizzano le regole ICC definite Incoterms® (acronimo di *International Commercial Terms*) le quali individuano una serie di undici termini commerciali, validi in tutto il mondo e utilizzati nel campo delle importazioni ed esportazioni per operazioni di commercio internazionale ma anche per operazioni domestiche. Quelli del 2020 ne sono l'ultima edizione.

Essi stabiliscono anche il metodo, la sede o la legge per la risoluzione delle controversie e per l'arbitrato fanno riferimento *Rules of Arbitration* ordinarie dell'ICC.

Infine, discorso a parte meritano le regole delle principali istituzioni arbitrali marittime a livello mondiale.

Mentre in Italia è presente la MMAA – *Court of Arbitration Association in the Mediterranean Maritime Arbitration* di Genova vanno enumerate a titolo esemplificativo e non esaustivo anche altri organismi a livello mondiale che, se richiamate in contratto in una con il regolamento di arbitrato da ciascuna di esse predisposto, danno appunto vita a quello che viene qualificato come arbitrato “amministrato”: la LMMA – *London Maritime Arbitrators Association*, la CAMP – *Chambre Arbitrale Maritime* di Parigi e l’omonima del Principato di Monaco, il IMAC – *Instituto Marítimo de Arbitraje y Contratación* di Madrid, la GMAA – *German Maritime Arbitration* di Amburgo, la TAMARA, *Transport and Maritime Arbitration Association* di Rotterdam, *The Maritime Association of Malta*; la SMA - *Society of Maritime Arbitrators* di New York, la VMAA – *Vancouver Maritime Arbitrators Association*, la *India Maritime Arbitration Committee*, la MAC – *Maritime Arbitration Commission* di Mosca, la CMAC – *China Maritime Arbitration Commission* di Pechino, la TMAC – *Tokyo Maritime Arbitration Commission* e la ACIMA – *Alexandria Centre for International Maritime Arbitration* di Alessandria d’Egitto.

Tra le fonti dell’arbitrato marittimo assume altresì particolare considerazione la volontà delle parti contraenti nella fase di negoziazione della convenzione arbitrale si manifesta in particolare nel prevalente ricorso a forme di arbitrato *ad hoc*, in cui le regole che governano il procedimento sono tendenzialmente definite dalle parti nella convenzione arbitrale, a differenza degli arbitrati amministrati (o istituzionali) diffusi in altri ambiti del commercio internazionale e condotti secondo le regole vincolanti poste dall’organizzazione arbitrale.

In tema di apposizione di clausole compromissorie dei formulari contrattuali marittimi occorre sottolineare che nella prassi odierna dei commerci marittimi internazionali - per ragioni di certezza del diritto e uniformità applicativa, la formulazione letterale delle clausole arbitrali appare assai più dettagliata e idonea a regolare l’arbitrato in ogni suo aspetto sostanziale e processuale.

Nella prassi della contrattazione, che avviene usualmente in via telematica tramite il ricorso a *brokers*, i contraenti assumono come base di discussione un determinato formulario

identificato dal nome in codice e il cui contenuto si presume noto, onde l'accordo andrà ricercato su questioni specifiche, quali il tipo di nave e di carico, le modalità del viaggio, l'ammontare del nolo.

Gli attuali formulari sono redatti nel formato A4, ridotto rispetto alle dimensioni adottate in precedenza, e le clausole che richiedono un accordo specifico sono poste nella prima pagina, mediante un sistema di caselle da riempire, mentre le pagine successive riportano le condizioni di contratto predeterminate.

Tali clausole hanno un contenuto tipico e ciascuna di esse individua anzitutto a) il luogo ove l'arbitrato debba avere sede; b) la legge applicabile al contratto e al procedimento; c) la composizione del collegio arbitrale quanto a numero degli arbitri; d) modalità, termini e procedimento per la nomina dei medesimi.

Le tipologie di controversie oggetto di arbitrato marittimo possono essere sia di natura contrattuale che extracontrattuale: a) accertamento dei danni al carico trasportato; b) inerenti la decorrenza di stallie e controstallie; c) mancato pagamento del nolo o ritardo nella restituzione della nave; d) vendita, costruzione e riparazione di nave; e) assistenza e salvataggio; f) assicurazione marittima.

L'autonomia delle parti è tuttavia condizionata dalla regolazione dei rapporti contrattuali in forza di formulari uniformi redatti e aggiornati periodicamente da organizzazioni marittime internazionali in relazione alla tipologia negoziale.

Quanto alle clausole compromissorie presenti nei formulari marittimi ricordiamo quelle sulla costruzione di navi della AWES – *Association West European Shipbuilders*, quella sulla vendita di navi del NS – *Norwegian Saleform* o del BIMCO – *Baltic and International Maritime Council*, quella sul *voyage charterparty* del Gencon 1994, quella sul *time charterparty* del Baltime e NYPE 93, quella della locazione di nave del Barecon 2001, quella del soccorso contrattuale del LOF - *Lloyd's Open Form* 2000 aggiornato dal LSAB – *Lloyd's Salvage Arbitration Branch* del 2011 e quella dei contratti di assicurazioni marittime P & I – *Protection and Indemnity Insurance contract* riguardo alle controversie tra *Members* e *Clubs* o nelle ipotesi di riassicurazione.

A questo punto è opportuno tracciare brevi cenni sulle tipologie di arbitrato marittimo.

Se tale strumento nasce per lo *shipping* e aveva storicamente Londra e New York quali principali piazze di riferimento, è da notare come, oramai, queste non sono più le uniche: molte città tra cui Parigi, Madrid, Rotterdam e Amburgo in Europa, New York, Pechino, Singapore e Dubai nel resto del Mondo, hanno delle camere arbitrali specializzate nel settore.

Il ricorso alla procedura arbitrale è pressoché una prassi consolidata, sia da parte delle compagnie di navigazione che dai P&I. Di seguito ci soffermeremo su quelli che possono essere i *caselaw* più importanti sia nell'esperienza italiana che in quella degli altri Paesi ove sono già istituiti organismi arbitrali *ad hoc*.

#### a) Arbitrato e trasporto marittimo

In mancanza di statuizioni nelle principali convenzioni di settore sono i vettori di linea che predispongono nelle proprie polizze di carico (*bill of lading*) le clausole arbitrali, o più spesso di giurisdizione, a loro più convenienti (generalmente il foro è quello ove è situata la propria sede) con l'effetto di rendere spesso difficoltosa l'azione dell'interessato al carico contro il vettore.

La difesa per questi ultimi generalmente consiste nel sostenere l'invalidità di tali clausole invocando ragioni di carattere formale a sostegno dell'inesistenza dell'accordo compromissorio e quindi di deroga alla giurisdizione dello Stato nel quale la lite è stata introdotta: normalmente la ragione addotta è il mancato rispetto della forma scritta richiesta dall'art. 2 della Convenzione di New York del 1958.

#### b) Arbitrato e *charterparties*

Nei formulari che disciplinano questi contratti che riguardano il noleggio di nave (*time charter* o *voyage charter*) è contenuta una *arbitration clause*, ossia un accordo con cui le Parti convengono esplicitamente l'attribuzione della competenza giurisdizionale a favore di arbitri - anche stranieri - a conoscere e a decidere le controversie derivanti dal contratto, disciplinando altresì modalità delle relative nomine. Questa deve essere in linea con le formalità di cui alla Convenzione di New York del 1958 ma il suo contenuto può essere

determinato convenzionalmente dalle parti, anche modificando testo di una clausola standard ovvero aggiunto una appendice del contratto stesso (*Rider*).

c) Arbitrato nel soccorso e salvataggio

Nel contratto di soccorso contrattuale il formulario LOF prevede che le Parti che hanno stipulato il contratto, qualora non raggiungano un accordo sulla determinazione del compenso, deferiscano ad un arbitro, nominato dai *Lloyds of London*, la relativa decisione. L'arbitrato è soggetto alle regole *Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses and procedural rules*. A meno che le Parti non decidano diversamente l'arbitro viene nominato a rotazione all'interno di un panel di *barristers* domiciliati a Londra.

d) Arbitrato e compravendita di nave

Il codice della navigazione non prevede una specifica disciplina della compravendita della nave e, pertanto, essa resta profondamente influenzata dalla prassi contrattuale, che assolve la funzione di colmare le lacune lasciate dalla scarsa normativa speciale sul tema. Il formulario largamente più utilizzato nel nostro Paese, è quello denominato Saleform e comunemente noto come *Memorandum of Agreement* (MOA), la cui ultima versione risale al 2012 e si compone di sedici articoli. L'articolo 16 del MOA stabilisce la legge regolatrice del contratto e prevede una clausola compromissoria in caso di liti scaturenti dal contratto stesso.

e) Arbitrato e costruzione di nave

Le controversie tra committenti e costruttori richiedono la soluzione di problemi tecnici e che impongono alle parti di nominare arbitri esperti del settore che, a loro volta, debbono avvalersi di periti nel ramo navalmecchanico che appartengono ad una classe di *forensic engineers* in grado di rispondere a quesiti per i quali né un'astratta preparazione tecnica né tanto meno le conoscenze giuridiche sarebbero sufficienti. L'arbitrato amministrato e regime di oligopolio di organismi arbitrali commerciali internazionali la cui deroga è contenuta nelle clausole compromissorie degli *shipbuilder's standard forms*. Nel formulario Newbuildcon è prevista una clausola compromissoria in cui le parti possono avvalersi di



uno specifico procedimento in caso di controversie relative agli standard tecnici richiesti dall'ente di classifica.

f) Arbitrato e assicurazioni marittime

Nel caso di assicurazioni inerenti il trasporto sono presenti clausole compromissorie in talune polizze assicurative che deferiscono la controversia ad arbitri privati o ad istituzioni arbitrali.

Tali clausole compromissorie contenute nei diversi formulari disciplinano, in modo più o meno analitico, le modalità di nomina degli arbitri, i poteri ad essi conferiti, oltre che lo svolgimento della procedura. Inoltre, a causa dell'elevato grado di tecnicità necessario nelle controversie relative ai traffici marittimi, talune clausole prevedono altresì la sussistenza di particolari qualifiche soggettive in capo agli arbitri.

Nelle assicurazioni P&I relativamente a richieste risarcitorie, problematiche legali e di prevenzione e nella gestione dei sinistri marittimi (*claim handling*) esistono clausole compromissorie.

## BIBLIOGRAFIA

S.ZUNARELLI – C.ZOURNATZI, Arbitrato nelle controversie marittime internazionali, in Codice degli arbitrati, delle conciliazioni e di altre ADR a cura di BUONFRATE e GIOVANNUCCI ORLANDI, Torino, 2006.

F. BERLINGIERI, Il progetto UNCITRAL per la nuova regolazione del trasporto marittimo internazionale di merci: ambito applicativo e libertà contrattuale, in Trattato breve di diritto marittimo, a cura di ANTONINI, II, Milano, 2008.

G. BOI, I contratti marittimi: la disciplina dei formulari, Milano, 2008.

S. CAMPANALE, La lex mercatoria maritima (il diritto marittimo vivente), in Trasporti, 2010.

A.LA MATTINA, L'arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale, Milano, 2012.

M. RICCOMAGNO, L'arbitrato marittimo nel contesto dell'arbitrato commerciale internazionale, in Rivista dell'Arbitrato, Milano, I, 2014.

C. ZOURNATZI, Arbitrato e contratti di trasporto marittimo, Padova, 2014.

S. M. CARBONE-A. LA MATTINA, Prospettive dell'arbitrato marittimo in Italia, in Giurisprudenza arbitrale, Torino, I, 2016.

Arbitrato marittimo. Casi e materiali, a cura della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Salerno ed The International Propeller Club Port of Salerno, 2017.